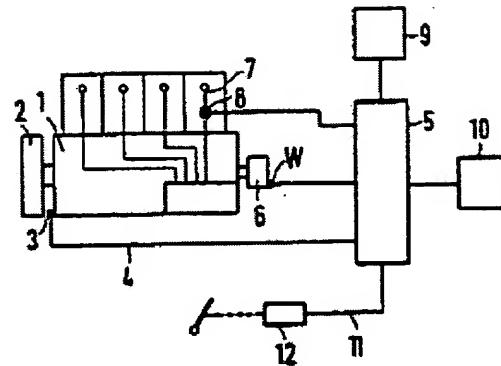


Method for comparing machine cycle times measured on an idling diesel engine

Patent number: DE3105331
Publication date: 1982-09-02
Inventor: MARINGER ALBERT ING GRAD (DE)
Applicant: SIEMENS AG (DE)
Classification:
- **international:** G01M15/00
- **european:** F02B77/08D; G01M15/04D8
Application number: DE19813105331 19810213
Priority number(s): DE19813105331 19810213

Abstract of DE3105331

Method for comparing instantaneous speed intervals covering in the ignition sequence of successive cylinders the power and compression strokes during running up under full throttle and running down without fuel feed of a decoupled diesel engine, in which the intervals are detected as crank angle increments and measured by means of a time pulse sequence, and for the purpose of distinguishing faults in the fuel injection system and compression faults successive intervals of substantially unequal duration are discriminated as to whether they occur only during running up or only during running down. The invention is applied in diesel engine diagnosis.

**FIG 1**

Data supplied from the esp@cenet database - Worldwide

THIS PAGE BLANK (USPTO)

⑯ BUNDESREPUBLIK

DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENTAMT

⑯ ⑯ Offenlegungsschrift

⑯ DE 3105331 A1

⑯ Int. Cl. 3:

G 01 M 15/00

⑯ Anmelder:

Siemens AG, 1000 Berlin und 8000 München, DE

⑯ Aktenzeichen:

P 31 05 331.9

⑯ Anmeldetag:

13. 2. 81

⑯ Offenlegungstag:

2. 9. 82

DE 3105331 A1

⑯ Erfinder:

Maringer, Albert, Ing.(grad.), 7500 Karlsruhe, DE

DE 3105331 A1

⑯ Verfahren zum Vergleich von an einer leer laufenden Dieselmashine gemessenen Maschinenzykluszeiten

Verfahren zum Vergleich von während eines Hochlaufs unter Vollgas sowie eines Auslaufs ohne Brennstoffzufuhr einer entkuppelten Dieselmashine Arbeits- und Verdichtungshub in der Zündfolge aufeinanderfolgender Zylinder umfassenden Momentangeschwindigkeitsintervallen, bei dem die Intervalle als Kurbelwinkelinkremente erfaßt und mittels einer Zeittaktimpulsfolge gemessen werden und zur Unterscheidung von Fehlern der Brennstofffeinspritzanlage und Kompressionsfehlern aufeinanderfolgende Intervalle wesentlich ungleicher Dauer danach diskriminiert werden, ob sie nur während des Hochlaufs oder auch während des Auslaufs auftreten. Die Erfindung wird angewandt bei der Dieselmashinen-Diagnose.
(31 05 331)

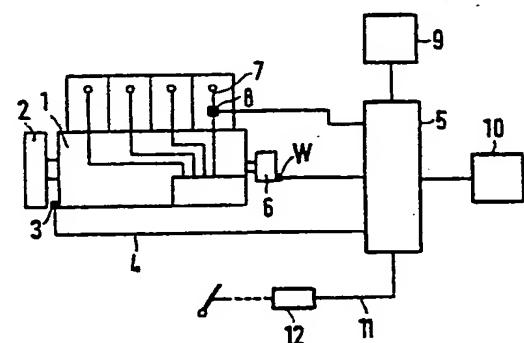


FIG 1

DE 3105331 A1

Patentansprüche

1. Verfahren zum Vergleich von während eines unter Vollgas beschleunigten Hochlaufs sowie eines ohne Brennstoffzufuhr erfolgenden Auslaufs einer in beiden Fällen entkuppelten Dieselmaschine gemessenen Maschinenzykluszeiten, dadurch gekennzeichnet, daß zur Unterscheidung zylinderbezogener Fehler der Brennstoffeinspritzanlage von Kompressions- und/oder zylinderbezogenen Reibungsfehlern Arbeits- und Verdichtungshub in der Zündfolge aufeinanderfolgender Zylinder umfassende Momentangeschwindigkeitsintervalle innerhalb drehzahlmäßig miteinander korrespondierender Maschinenzyklen während des Hoch- und Auslaufs mittels einer Zeittaktimpulsfolge gemessen, gespeichert und bezüglich ihrer Dauer miteinander verglichen werden, wobei aufeinanderfolgende Intervalle wesentlich ungleicher Dauer danach diskriminiert werden, ob sie nur während des Hochlaufs oder auch während des Auslaufs auftreten.
2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß bei der Ausgabe von Momentangeschwindigkeitsintervallen diese den Zylindern ihrer Herkunft zugeordnet sind.
3. Verfahren nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß für die Zuordnung zylinderbezogener Momentangeschwindigkeitsintervalle zu den einzelnen Zylindern ein an der Welle der Maschine abnehmbares oberes Totpunktsignal, ein an einer Klemme einer Drehstromlichtmaschine abnehmbares sogenanntes Klemme-W-Signal und ein in einer bestimmten Stellung des Kolbens eines Referenzzylinders zugeordnetes Signal verwendet sind.

SIEMENS AKTIENGESELLSCHAFT
Berlin und München

Unser Zeichen
VPA 81 P 3503 DE

5 Verfahren zum Vergleich von an einer leer laufenden Dieselmashine gemessenen Maschinenzykluszeiten

Die Erfindung bezieht sich auf ein Verfahren zum Vergleich von während eines unter Vollgas beschleunigten
10 Hochlaufs sowie eines ohne Brennstoffzufuhr erfolgenden Auslaufs einer in beiden Fällen entkuppelten Dieselmashine gemessenen Maschinenzykluszeiten.

Ein derartiges Verfahren ist der US-Patentschrift
15 39 42 365 zu entnehmen. Dort wird das Verfahren dazu verwendet, um aus der gemessenen Beschleunigung beim Hochlauf und dem bekannten Trägheitsmoment der Maschine das sogenannte Bremsmoment sowie aus der Verzögerung beim Auslauf und dem Trägheitsmoment das Reibungsmoment
20 der Maschine zu ermitteln. Durch Addition der beiden Momente wird das indizierte Moment der Dieselmashine erhalten. Als erschwerend für die Messung der Beschleunigung werden in der US-Patentschrift Schwankungen der Momentangeschwindigkeit erwähnt, die durch die in den
25 einzelnen Zylindern erfolgenden Drucksteigerungen sowohl bei der Verbrennung als auch bei der vorhergehenden Verdichtung der Verbrennungsluft entstehen. Diese Schwankungen der Momentangeschwindigkeit werden als besonders störend geschildert, wenn sie nicht regelmäßig verlaufen, sondern durch fehlerhafte Funktion eines oder
30 mehrerer einzelner Zylinder der Maschine innerhalb eines Maschinenzyklus ungleichmäßig erfolgen. Dementsprechend ist in der US-Patentschrift auch ein Verfahren angegeben, bei dem für die Zykluszeiten einer Maschine, wo-
35 bei unter "Zyklus" bei einer Viertaktmaschine jeweils

zwei Wellenumdrehungen und bei einer Zweitaktmaschine eine Wellenumdrehung verstanden wird, Mittelwerte verwendet werden.

- 5 Demgegenüber beruht die Erfindung auf der Erkenntnis, daß gerade die in der US-Patentschrift erwähnten Anomalien in der Momentangeschwindigkeit zu Aufschlüssen über Fehler in der Einspritzanlage einer Dieselmaschine einerseits oder über Kompressionsfehler bzw. zylinderbezogene Reibungsfehler andererseits führen können, dies vor allem deshalb, weil die Dieselmaschine die Eigenart hat, daß bei Erreichen einer bestimmten Höchstdrehzahl der Regler der Maschine die Brennstoffzufuhr auf Null zurücknimmt und so der Auslauf des Motors bis zur Leerlaufdrehzahl ohne Brennstoffzufuhr erfolgt.
- 10
- 15

Der Erfindung lag die Aufgabe zugrunde, das eingangs beschriebene Verfahren derart abzuwandeln, daß die Fehlerherkunft erkennbar wird.

- 20 Diese Aufgabe wird bei einem eingangs genannten Verfahren gemäß der Erfindung dadurch gelöst, daß zur Unterscheidung zylinderbezogener Fehler der Brennstoffeinspritzanlage von Kompressions- und/oder zylinderbezogenen Reibungsfehlern Arbeits- und Verdichtungshub in der Zündfolge aufeinanderfolgender Zylinder umfassende Momentangeschwindigkeitsintervalle innerhalb drehzahlmäßig miteinander korrespondierender Maschinenzyklen während des Hoch- und Auslaufs mittels einer Zeittaktimpulsfolge gemessen, gespeichert und bezüglich ihrer Dauer miteinander verglichen werden, wobei aufeinanderfolgende Intervalle wesentlich ungleicher Dauer danach diskriminiert werden, ob sie nur während des Hochlaufs oder auch während des Auslaufs auftreten.
- 25
- 30

- 35 In einer Weiterbildung ist das Verfahren so ausgestaltet, daß bei der Ausgabe von Momentangeschwindigkeits-

intervallen diese den Zylindern ihrer Herkunft zugeordnet sind.

Maßnahmen zur Zuordnung beim Lauf einer Brennkraftmaschine gemessener zylinderbezogener Meßwerte auf die

5 einzelnen Zylinder sind in der DE-Patentschrift
22 07 789 beschrieben.

Zweckmäßig werden bei einer Dieselmaschine für die Zuordnung zylinderbezogener Meßwerte zu den einzelnen Zy-

10 lindern ein an der Welle der Maschine abnehmbares oberes Totpunktsignal, ein an einer Klemme einer Drehstromlichtmaschine abnehmbares, von der Drehzahl und der Polzahl der Maschine abhängiges sogenanntes Klemme-W-Signal und ein einer bestimmten Stellung des Kolbens eines Zy-

15 linders zugeordnetes Signal, beispielsweise ein das Ende der Einspritzzeit anzeigenches Signal, verwendet.

Die Erfindung wird anhand von zwei Figuren erläutert.

Figur 1 zeigt in schematischer Darstellung eine Anordnung zur Ausübung des Verfahrens nach der Erfindung.
20 Figur 2 stellt ein Drehzahl-Zeitdiagramm dar, das dem Verfahren zugrundeliegt.

Bei der Figur 1 ist an einem vierzylindrigen Diesel-
25 motor 1 an einer Schwungscheibe 2 eine Marke für den oberen Totpunkt des Verdichtungshubes eines Referenzzyllinders angeordnet. Diese Marke wird von einem Aufnehmer 3 abgetastet, der ein entsprechendes elektrisches Signal über eine Leitung 4 an eine Auswerteeinheit 5 abgibt. An einer Klemme W einer Drehstromlichtmaschine 6 ist ein elektrisches Wechselspannungssignal abnehmbar, das als Klemme-W-Signal bezeichnet wird und dessen Frequenz von der Drehzahl und der Polpaarzahl
30 der Drehstromlichtmaschine abhängt. Auch dieses Signal wird der Auswerteeinheit 5 zugeführt. An einer Brennstoffeinspritzleitung 7 für einen Referenzzyylinder der
35 Maschine 1 wird über einen Abnehmer 8 ein das Ende der

Brennstoffeinspritzung anzeigen des elektrisches Signal abgenommen und ebenfalls der Auswerteeinheit 5 zugeführt. Das OT-Signal des Aufnehmers 3 kennzeichnet Anfang und Ende eines Maschinenzyklus, der jeweils einen 5 Arbeitshub jedes der vier Zylinder umfaßt. Das Klemme-W-Signal liefert Unterteilungen des Arbeitszyklus, die den oberen Totpunkten von Arbeitshüben der einzelnen Zylinder zugeordnet sind. Das Einspritzende-Signal des Abnehmers 8 dient zur Identifizierung des Referenzzy- 10 linders für eine in der Auswerteeinheit 5 enthaltene Synchronisationseinrichtung, mit welcher die Meßwerte der einzelnen Zylinder für eine Ausgabe den Zylindern zugeordnet werden. Als Zeitmeßeinheit dient ein Taktgenerator 9, dessen Taktimpulsfolge ebenfalls der Aus- 15 werteeinheit 5 zugeführt ist. Ein Ausgang der Auswerteeinheit 5 ist an einen Eingang einer Ausgabeeinheit 10 angeschlossen, die den einzelnen Zylindern zugeordnete Drehzahlunterschiede beim Hoch- und Auslauf der Maschine anzeigt und/oder ausdrückt. Von der Auswerteeinheit 5 20 kann über einen weiteren Ausgang 11 eine mechanische Gaspedalbetätigungs vorrichtung 12 gesteuert werden, durch die ein gleichmäßiges und immer gleich dauerndes Durchtreten des Gaspedals bei aufeinanderfolgenden Prüfungen gewährleistet ist.

25

Im Drehzahl-Zeitdiagramm der Figur 2 ist an der Abszisse die Zeit t und an der Ordinate die Drehzahl n angetragen. Wird die im Leerlauf im unteren Drehzahlbereich laufende Maschine durch Vollgas beschleunigt, so steigt 30 die Drehzahlkennlinie an; und zwar in idealisierter Form als Treppenlinie. Die steile Anstiegsflanke einer Stufe wird durch den Arbeitshub eines Zylinders hervorgerufen. Bei einer vierzylindrigen Maschine stellen also vier aufeinanderfolgende Treppenstufen einen Arbeitszyklus 35 dar. Im ansteigenden Ast der Kennlinie ist in der Figur 2 zu erkennen, daß jede dritte Stufe doppelt so breit ist wie die übrigen, d. h., daß eine Anstiegs-

flanke ausgefallen ist. Dies tritt in regelmäßigen Abständen auf, ist also einem bestimmten Zylinder zuzuordnen. Dieser Ausfall kann mehrere Ursachen haben. Ein Vergleich mit dem abfallenden Ast der Drehzahlkennlinie, 5 der gleichfalls gestuft ist, zeigt jedoch, daß dort die Erscheinung nicht auftritt. Die Stufung im abfallenden Ast wird nicht durch die Arbeitshübe, sondern durch die Verdichtungshübe der Zylinder hervorgerufen, die einen steileren Abfall der Drehzahl im Laufe des Arbeitszyklus 10 der Maschine bewirken. Während des abfallenden Astes, d. h. beim Auslauf der Maschine, wird kein Brennstoff in die Zylinder eingespritzt. Wenn also eine ungleichförmige Stufung im ansteigenden Ast und eine gleichförmige Stufung im abfallenden Ast der Drehzahlkennlinie 15 zu erkennen ist, so muß daraus auf Fehler in der Einspritzanlage der Maschine geschlossen werden. Treten dagegen Stufungsunterschiede im ansteigenden und abfallenden Ast der Drehzahlkennlinie gleichermaßen auf, so kann nur ein mechanischer Fehler, entweder ein Kompressionsverlust in einem Zylinder oder ein zylinderspezifischer Reibungsfehler, die Ursache sein. 20

3 Patentansprüche

2 Figuren

Nummer:
Int. Cl.³:
Anmeldetag:
Offenlegungstag:

3105331
G01M 15/00
13. Februar 1981
2. September 1982

-7-

3105331

1/1

81 P 3503

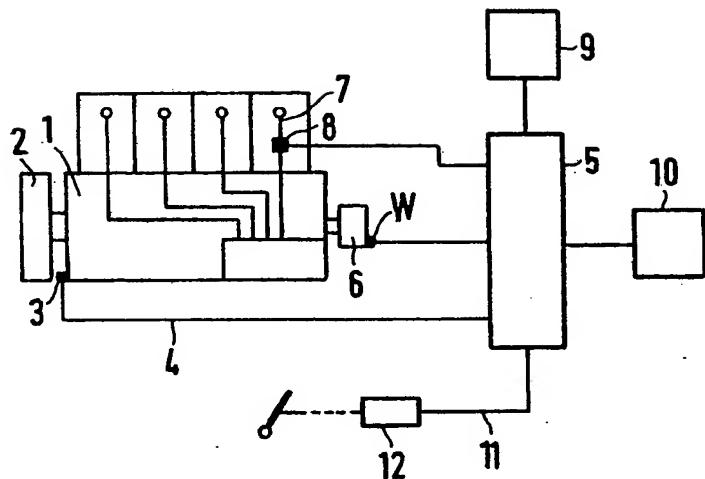


FIG 1

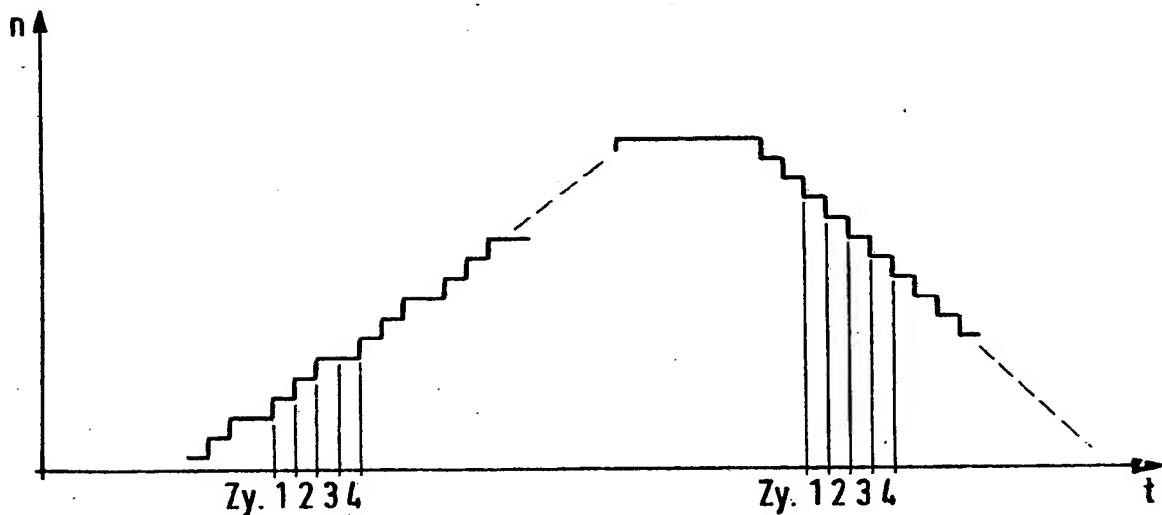


FIG 2